

MILJÖBILDER

Nr 3 oktober 2015, Årgång 16

Förvirring och rättsosäkerhet i trafiken råder när det gäller:

- o Att köra i cirkulationsplatser**
- o Cykelpassager och cykelöverfarer**
- o Omkörning på väg**
- o Utfart på väg med gång- och cykelbana**

	INNEHÅLL	sid
1	SAMMANFATTNING	2
2	BAKGRUND, Trafikdiskussionerna, några typfall	3
2.1	Att starta från en vägkant...	3
2.2	Tecken skall ges i god tid...	3
2.3	Resultat efter diskussioner med poliser, trafikskolor, jurister, en motororganisation och Transportstyrelsen	4
3	SÅ SÄGER LAGEN enligt Trafikförordningens 3:e kapitel	6
4	SÅ SÄGER LAGEN OM VÄJNINGSPLIKT FÖR CYKLISTER, CYKELPASSAGE OCH CYKELÖVERFART MM	7
5	Följande ändringar av lagarna bör genomföras i Trafikförordningens 3:e kapitel	8
6	Nedanstående graf visar hur dagens lagstiftning fungerar!	9

1	Sammanfattning
----------	-----------------------

Detta tidningsnummer innehåller förslag på ändringar och kompletteringar i Trafikförordningens 3:e kapitel gällande cirkulationsplatser, cykelpassager, cykelöverfarter, omkörning på väg och regler för utfart på väg med gång- och cykelbana. När det gäller cykelpassager föreslås att liknande regler om väjningsplikt som gäller för övergångsställen även ska gälla för cykelpassager. Idag är det tyvärr så att en cykelpassage inte ens ska märkas ut vare sig med något vägmärke eller vägmarkering t ex i form av målade linjer i gatan.

Detta förslag kommer att användas för att försöka skapa opinion för lagändringar som mer stämmer med människors rättsuppfattning.

När det gäller Transportstyrelsens broschyrer pv09302_jan-14.pdf, pv10107-2015.pdf och pv09304_utg8.pdf så är de troligen olagliga på det sätt som de används. De innehåller spekulationer om hur lagtexterna ska tolkas. När det gäller rättstillämpningar och rättspraxis så ska sådant utföras i Sveriges domstolar. Om man vill genomföra lagändringar så är tågordningen sådan att man får driva ärendena den politiska vägen och invänta beslut i Sveriges Riksdag. Som det är idag så finns exempel på att trafikanter bötfällts med hänvisning till uppgifter i dessa broschyrer från Transportstyrelsen. Dessutom är dessa pdf-dokument oskyddade vilket innebär att de direkt kan kopieras och ändras av illvilliga. Tyder på att de skapats på ett icke seriöst sätt.

Tidningen MILJÖBILDER
Harald Gaunitz
(ansvarig utgivare och redaktör)
Storgatan 61 C
83133 Östersund

2	BAKGRUND, Trafikdiskussionerna, några typfall
---	---

2.1	65 § När en förare avser att starta från en vägkant... ... skall föraren ge tecken med körriktningsvisaren för att visa sin avsikt.
-----	---

Hur ska denna lagparagraf tolkas?

Orsaken till denna lag är troligen att andra trafikanter, speciellt sådana som närmar sig bakifrån, ska notera detta. Det bakifrån kommande fordonet kan underlätta utkörningen genom att sänka farten. Om avståndet är för kort bör den bakifrån kommande ge ljud eller ljussignal för att förhindra en kollision.

Det fordon som avser att starta från vägkanten och som ser att det kommer fordon bakifrån bör vänta med att ge tecken och sin utkörning tills utkörningen kan ske utan risk. Vid tät trafik kan den som avser att starta från vägkanten ge tecken trots att det finns fordon i närheten. Det kan nämligen hända att ett bakomvarande fordon lämnar en lucka så att utkörningen ändå kan ske säkert.

Om en förare avser att köra ut på en landsväg från en anslutande parkeringsplats ska föraren ge tecken med körriktningsvisare. Om det kommer fordon bakifrån som hindrar utkörningen ska föraren stänga av körriktningsvisaren för att undvika missförstånd.

2.2	65 § Tecken skall ges i god tid innan den avsedda manövern genomförs och vara väl synligt och otvetydigt. Teckengivningen skall upphöra så snart manövern är avslutad.
-----	--

Hur ska denna lagparagraf tolkas?

Om en förare avser att köra om ett eller flera fordon på landsväg ska föraren ge tecken åt vänster och kontrollera att utkörning till vänster körfält kan ske utan risk. Tecken till vänster ska ges under hela omkörningsmanövern. Då omkörningen ska avslutas ges tecken till höger och återgång till höger körfält kan ske efter kontroll av att det kan ske utan risk. Orsaken till att tecken ska ges under hela omkörningsmanövern är att förarna i de omkörda fordonen ska få information om att omkörning pågår. (Här är 65 § oklar)

Om en förare avser att byta körfält på en väg med flera körfält ska han ge tecken och kontrollera att manövern kan göras utan risk. Ett fordon i det körfält som föraren avser att svänga in på kanske underlättar bytet av körfält genom att lämna en lucka. Då manövern är avslutad ska teckengivningen upphöra.

Om en förare avser att köra in i en cirkulation bör denne ej ge tecken åt höger såvida inte denne avser att köra ut ur cirkulationen vid nästa avfart i cirkulationen.

Om en förare avser att köra ut ur en cirkulation behöver denne normalt ej ge tecken till höger såvida fordonet redan befinner sig i höger körfält. Orsaken till detta är att andra trafikanter knappast kan använda sig av en sådan teckengivning eftersom fordon som ska köra in i cirkulationen ändå alltid måste vänta tills det avkörande fordonet börjat svänga ut ur cirkulationen. Dock kan det vara lämpligt att ge tecken till höger vid utfarten om det uppstår köbildning t ex p.g.a. att fotgängare släpps fram på ett övergångsställe i anslutning till cirkulationens utfart

2.3	Resultat efter diskussioner med poliser, trafikskolor, jurister, en motororganisation och Transportstyrelsen
-----	--

Efter kontakt med poliser, trafikskolor, jurister, en motororganisation och Transportstyrelsen blir man lätt förvirrad. Alla dessa aktörer har olika uppfattningar om vad som gäller i cirkulationer!

Flera poliser och trafikskolor som kontaktats hävdar att kravet om att ge tecken vid utfart ur cirkulation som broschyr pv09302_jan-14.pdf från Transportstyrelsen anger inte stämmer med 65 § om att ge tecken i god tid. Dessa aktörer uppger att de normalt inte ger tecken vid utfart ur cirkulation om fordonet redan befinner sig i höger körfält. Men de kan ge tecken även då t ex vid köbildning till utfarten. Å andra sidan har vissa polisdistrikt bötfällt bilister med 500 SEK som inte gett tecken vid utfart ur cirkulation. En jurist jag talat med om just detta hävdar att om den bötfällde hade vägrat acceptera boten hade han troligen vunnit eftersom lagen är tämligen klar här!

Dessutom hävdar flera aktörer bl a poliser och trafikskolor att 65 § dessutom är felaktig när det gäller sista meningen "Tecken skall ges i god tid innan den avsedda manövern genomförs och vara väl synligt och otvetydigt. Teckengivningen skall upphöra så snart manövern är avslutad."

Hur kan Transportstyrelsen hävda att man inte behöver ge tecken åt höger vid infart i cirkulation men ge tecken åt höger vid utfart ur cirkulationen? Detta är ju rena spekulationer utan saklig grund! Det som oftast händer när man ger tecken vid utfart ur en cirkulation är att man börjar ge tecken samtidigt som man börjar svänga. I vissa fall kan det vara motiverat att ge tecken åt höger när man kör in i en cirkulation om man avser att svänga ut ur cirkulationen vid nästa utfart!

Är det Transportstyrelsen som ska göra tolkningar av lagen? Knappast! Borde inte Transportstyrelsen istället ta initiativ till att se till att den oklara och troligen felaktiga lagstiftningen ändras?

”Teckengivningen skall upphöra så snart manövern är avslutad.” Varför det? Det som gäller vid omkörning på landsväg och räckväg är att det omkörande fordonet ska ge tecken åt vänster under hela omkörningsmanövern och, efter kontroll, ge tecken åt höger för återgång till höger körfält. Det är så trafikskolorna lär eleverna!

När det gäller reglerna för hur gående och cyklister ska korsa gator och vägar så är det uppenbart att lagstiftaren gillar gående men inte cyklister. Hur ska man annars förklara att ett övergångsställe för gående ska vara utmärkt med en skylt B3 och dessutom ha vita linjer i gatan dvs markering enl. M15. När det gäller cykelpassage så finns inget varningsmärke för en sådan passage och det finns inte heller några krav på markering av detta i gatan.

Denna skillnad har uppenbarligen inte Transportstyrelsen fattat. De visar i broschyr ”Cykelpassager och Cykelöverfarter” att Cykelpassage har samma kantmarkering som Cykelöverfart trots att Cykelpassage tyvärr inte ska ha någon markering alls för vare sig fordonsförare eller cyklist! Detta är givetvis en riktig skandal som resulterar i olyckor!!! Dessutom ska cykelöverfarten ha vägbulor och ha varningsskylt B8 och här görs alltså en diskret kantmärkning i gatan kallad M16 som alltså ska visa cyklisten var cykelbanan befinner sig. Här har alltså bilisten väjningsplikt men hur ska cyklisten veta detta? Ingen skylt för att ge cyklisten en sådan information finns men det finns alltså en diskret kantmarkering! Här kan det lätt bli missuppfattningar?

Vid utfart på väg med gång- och cykelbana gäller högerregeln för utfart på vägen men vad gäller för gång- och cykelbanan? Jo, för gångbanan gäller att fotgängarna har företräde. Vad som gäller för cykelbanan är oklart eller ska det betraktas som en cykelpassage?

Fordonet som korsar cykelbanan får dock ingen information om att han kommer att korsa en cykelbana! Jag har ställt frågor om detta problem bl a till Transportstyrelsen utan att ha fått något entydigt svar. Uppenbarligen saknas en skylt som talar om att man kommer att korsa en cykelbana eller finns någon sådan skylt...?

För korsande gator gäller högerregeln och då har den som kommer från höger företräde. Om en väg är huvudled har fordon på huvudleden företräde. Om en fotgängare ska gå över en gata finns övergångsställen där fotgängaren har företräde.

Men om en cykelväg korsar en väg definierad som cykelpassage så har fordonet på vägen företräde men detta fordon ska ändå låta cyklist som åker på cykelbanan passera. Varför har inte cyklisten företräde i detta fall? Jämför övergångsställe för gående!

I verkligheten uppfattar både cyklister och fordonsförare att cyklisten har företräde vid en cykelpassage. Gällande lag har uppenbarligen inte något folkligt stöd. Argumentet för att man bestämt sig för att skilja cykeltrafik från övrig trafik har varit att öka säkerheten för cyklisterna. Som gällande lag ser ut idag har cyklisten ofta en större säkerhet om cyklisten undviker att åka på cykelbanorna!

3	SÅ SÄGER LAGEN enligt Trafikförordningens 3:e kapitel:
---	--

Nedan har ändringsförslag införts med understruken text

22 § En förare som kör in i en cirkulationsplats har väjningsplikt mot varje fordon som befinner sig i cirkulationen.

65 § När en förare avser att starta från en vägkant eller att vända, svänga, byta körfält eller ändra fordonets placering i sidled på något annat inte oväsentligt sätt skall föraren ge tecken med körriktningsvisaren för att visa sin avsikt. Om fordonet inte har körriktningsvisare, skall föraren i stället visa sin avsikt genom att sträcka ut armen.

Tecken behöver ej ges vid inkörning i cirkulationsplats. Vid utkörning ur cirkulationsplats kan tecken ges åt höger men är normalt ej nödvändigt om fordonet redan befinner sig i höger körfält. Dock bör tecken till höger ges vid köbildning vid utfarten ur cirkulationen.

En förare som avser att stanna eller hastigt minska farten skall ge tecken med stopplyktan för att visa sin avsikt. Om fordonet inte har någon stopplykta skall föraren i stället visa sin avsikt genom att höja armen.

Tecken skall ges i god tid innan den avsedda manövern genomförs och vara väl synlig och otvetydig. (Teckengivningen skall upphöra så snart manövern är avslutad.) Teckengivningen ska upphöra så snart den ej längre ger meningsfull information.

Vid omkörning av andra fordon på väg ska tecken ges till vänster och kontroll ske innan fordonet styrs ut i vänster körfält. Då omkörningen ska avslutas ges tecken till höger och återgång till höger körfält kan ske efter kontroll av att det kan ske utan risk

66 § Även om en förare givit signal eller tecken är han eller hon skyldig att försäkra sig om att den avsedda manövern kan göras utan fara eller onödigt hinder för någon annan.

43 § En förare får starta från vägkanten, byta körfält eller på annat sätt ändra fordonets placering i sidled endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för andra vägtrafikanter. Detsamma gäller när en förare stannar eller hastigt minskar farten.

En förare som uppmärksammar att någon annan förare avser att köra in i det körfält han eller hon färdas i skall anpassa hastigheten så att inkörningen underlättas.

En förare som avser att köra ut från vägkanten eller från parkering ska ge tecken till vänster. Om utkörningen ej kan genomföras t ex p.g.a. annan trafik ska teckengivningen avbrytas för att undvika missförstånd. Vid tät trafik kan den som avser att starta från vägkanten ge tecken trots att det finns fordon i närheten. Det kan nämligen hända att ett bakomvarande fordon lämnar en lucka så att utkörningen ändå kan ske utan risk.

4	SÅ SÄGER LAGEN OM VÄJNINGSPLIKT FÖR CYKLISTER, CYKELPASSAGE OCH CYKELÖVERFART MM
---	--

- Cyklisten har väjningsplikt. En cyklist som kör ut från en cykelbana har väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen. [Trafikförordningen 3:21](#)
- En bilist som närmar sig en cykelpassage ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklist som är ute på cykelpassagen. [Trafikförordningen 3:61](#) Detta är en orimlig regel eftersom bilisten inte kan veta att han närmar sig en cykelpassage! Lagen bör ändras så att cykelpassage märks ut med vägmärke och märkning i gatan. Dessutom måste cyklisten ha företräde och bilisten ha väjningsplikt i en cykelpassage!
- En bilist som ska köra ut ur en rondell eller vägkorsning ska köra med låg hastighet och lämna cyklande som är ute på eller just ska färdas ut på cykelpassagen tillfälle att passera. [Trafikförordningen 3:61](#) En orimlig regel! Se kommentaren ovan!

Utdrag ur 21 § ...

Väjningsplikten enligt första och andra styckena gäller inte cyklande och förare av moped klass II som ska korsa en körbana eller cykelbana på en cykelöverfart. Förordning (2014:1035).

- Generellt ska alla förare hålla en tillräckligt låg hastighet där korsande fordonstrafik kan förekomma. [Trafikförordningen 3:15](#)

59 § På cykelbanor skall cyklande och förare av moped klass II lämnas företräde av andra fordonsförare.

60 § Vid ett bevakat övergångsställe ska en förare lämna gående som på rätt sätt gått ut på övergångsstället möjlighet att passera. Detta gäller även om föraren får korsa övergångsstället enligt trafiksignaler eller tecken av polisman.

En förare som efter att ha svängt i en korsning ska passera ett bevakat övergångsställe ska köra med låg hastighet och har väjningsplikt mot gående som på rätt sätt har gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället. Samma sak bör givetvis gälla mot cyklister!

Skyldigheten enligt första och andra styckena vid bevakade övergångsställen gäller även mot cyklande och förare av moped klass II vid bevakade cykelpassager. Förordning (2014:1035).

61 § Vid ett obevakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället.

En förare som närmar sig en obevakad cykelpassage ska anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara för cyklande och mopedförare som är ute på cykelpassagen. Här bör föraren ha väjningsplikt och cyklisten företräde!

En förare som ska köra ut ur en cirkulationsplats eller annars efter att ha svängt i en vägkorsning ska passera en obevakad cykelpassage ska köra med låg hastighet och lämna cyklande och mopedförare som är ute på eller just ska färdas ut på cykelpassagen tillfälle att passera. Förordning (2014:1035). Här bör föraren ha väjningsplikt och cyklisten företräde!

61 a § Vid en cykelöverfart har en förare väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Förordning (2014:1035). Samma sak bör gälla vid cykelpassage!

62 § En förare som närmar sig ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart ska anpassa sitt körsätt så att han eller hon inte tvingas stanna på övergångsstället, passagen eller överfarten. Förordning (2014:1035).

5	Följande ändringar av lagarna bör genomföras i Trafikförordningens 3:e kapitel
---	--

65 § När en förare avser att starta från en vägkant eller att vända, svänga, byta körfält eller ändra fordonets placering i sidled på något annat inte oväsentligt sätt skall föraren ge tecken med körriktningsvisaren för att visa sin avsikt. Om fordonet inte har körriktningsvisare, skall föraren i stället visa sin avsikt genom att sträcka ut armen. Tecken behöver ej ges vid inkörning i cirkulationsplats. Vid utkörning ur cirkulationsplats kan tecken ges åt höger men är normalt ej nödvändigt om fordonet redan befinner sig i höger körfält. Dock bör tecken till höger ges vid köbildning vid utfarten ur cirkulationen.

En förare som avser att stanna eller hastigt minska farten skall ge tecken med stopplyktan för att visa sin avsikt. Om fordonet inte har någon stopplykta skall föraren i stället visa sin avsikt genom att höja armen.

Tecken skall ges i god tid innan den avsedda manövern genomförs och vara väl synlig och otvetydig. Teckengivningen ska upphöra så snart den ej längre ger meningsfull information.

Vid omkörning av andra fordon på väg ska tecken ges till vänster och kontroll ske innan fordonet styrs ut i vänster körfält och avslutas när omkörningen ska avslutas. Då ges tecken till höger och kontrolleras att återgång till höger körfält kan ske utan risk..

43 § En förare får starta från vädkanten, byta körfält eller på annat sätt ändra fordonets placering i sidled endast om det kan ske utan fara eller onödigt hinder för andra vägtrafikanter. Detsamma gäller när en förare stannar eller hastigt minskar farten.

En förare som uppmärksammar att någon annan förare avser att köra in i det körfält han eller hon färdas i skall anpassa hastigheten så att inkörningen underlättas.

En förare som avser att köra ut från vädkanten eller från parkering ska ge tecken till vänster. Om utkörningen ej kan genomföras t ex p.g.a. annan trafik ska teckengivningen avbrytas för att undvika missförstånd. Vid tät trafik kan den som avser att starta från vädkanten ge tecken trots att det finns fordon i närheten. Det kan nämligen hända att ett bakomvarande fordon lämnar en lucka så att utkörningen ändå kan ske säkert.

61 a § ändras enl. följande:

61 a § Vid en **cykelpassage och cykelöverfart** har en förare väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten. Förordning (2014:1035)

Vid en cykelöverfart kompletteras vägmärket B8 med märket väjningsplikt B1.

Då cykelbana korsar väg med skymd sikt ska cykelbanan förses med vägmärket **Varning för vägkorsning där trafikanter på anslutande väg har väjningsplikt eller stopplikt dvs vägmärke A29a**

Cykelpassage förses med vägmärket B8 och cykelbanan ska förses med vit markering på den korsande gatan. (Jämför märkning M15 vid övergångsställe)

Denna märkning måste vara annorlunda än märkning M15 kanske med tätare linjer.

Vissa väghållare använder olika typer av vita mönster eller har annan färg på vägbeläggningen för att markera cykelpassagen.

Cykelbanan förses med ett vägmärke som informerar cyklisten om en korsning med en väg med en cykelpassage.

6.	Nedanstående graf visar hur dagens lagstiftning fungerar!
----	---

Det har kommit kritiska reaktioner från cyklister efter [ett inslag om väjningsplikt](#) i SVT Nyheter Väst. I det kritiserade inslaget står cykelpolisen Thomas Åsenlöf vid en cykelbana som korsar en bilväg och säger: "I detta fallet har bilisten ingen skyldighet att släppa fram cyklisten."

Lars Hammar på Transportstyrelse bekräftar att särskilda regler gäller när en bilist svänger ut ur en rondell eller korsning och passerar en cykelbana. Då har både bilisten och cyklisten skyldigheter. Bilisten ska ge cyklisten tillfälle att passera, men det är fortfarande bara cyklisten som har väjningsplikt.

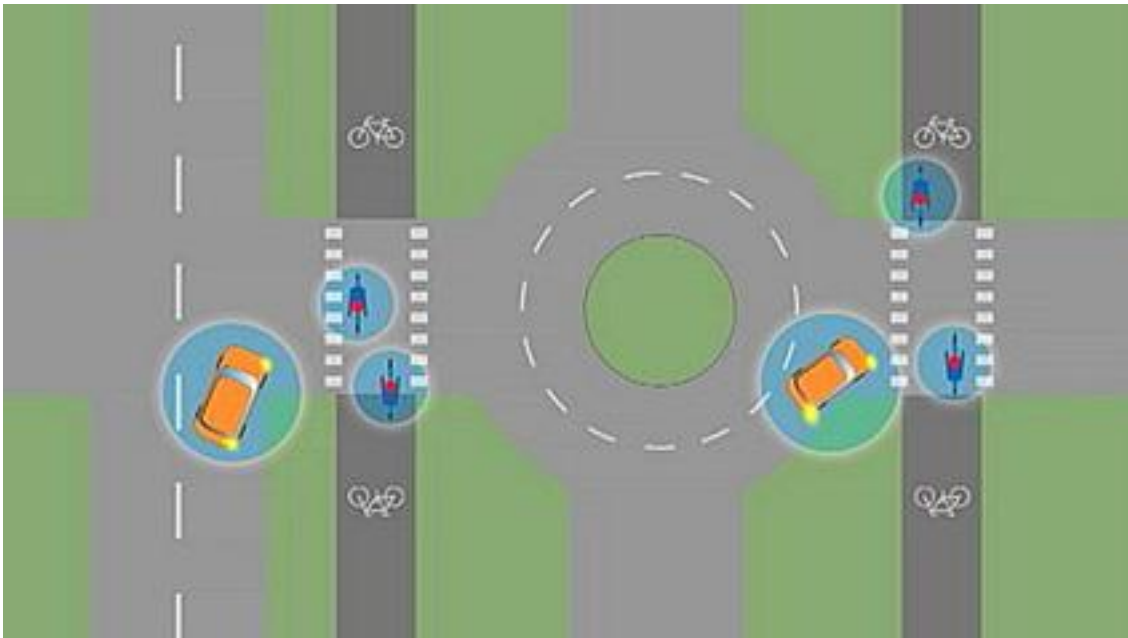
– Lagstiftaren har inte skrivit att bilisten har väjningsplikt, utan att den ska ge cyklisten "tillfälle att passera", medan cyklisten som kör ut från cykelbanan har "väjningsplikt", vilket är det starkaste som finns bortsett från stopplikt, säger Lars Hammar på Transportstyrelsen.

Om adressaten ej finns på vidstående adress v.g. återsänd tidningen med uppgift om den nya adressen.



”I detta fallet har bilisten ingen skyldighet att släppa fram cyklisten”

Vet riksdagsmännen om att de fattat beslut som gett dessa vansinniga konsekvenser?



Sänd gärna in synpunkter och kommentarer på innehållet i denna tidning. Har du andra idéer till innehåll så kom med tips eller skriv ihop något själv. Din identitet är skyddad av det s.k. meddelarskyddet. Tidningen förbehåller sig rätten att avkorta och redigera inkomna artiklar. Du som kritiseras i tidningen har rätt till replik. Inga artiklar honoreras. /Redaktionen

MILJÖBILDER NR 3 oktober 2015, ÅRG. 16
 Redaktör: Harald Gaunitz
 Adress: Storgatan 61 C, SE-831 33 Östersund
 E-brev: RotfrukterHotmail.com (snabela efter r)
 eller RotFruktYahooSe
 (Punkt efter t och snabela efter r och punkt efter oo)
 Internetsida: <http://www.miljobilder.com>
 Tryck: Harald Gaunitz

Ansvarig utgivare: Harald Gaunitz

Original framställt på PC och tryckt på laserskrivare
 Eftertryck tillåts om källan anges.
 Tidningen utkommer minst fyra gånger per år.
 Lösnummerpris 40:-
 Prenumerationspris 120:- Inbetala beloppet med paypal till Yahoo-adressen och ange namn och adress och att det gäller prenumeration.